Reglamento

para evitar abordajes

en la mar

En vigor desde 1º Julio 1897.

Sociedad Española de Salvamento de Náufragos

REGLAMENTO

REVISADO

PARA EVITAR LOS ABORDAJES EN LA MAR

MADRID: 1897

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE «EL LIBERAL»

Turco, 7

REGLAMENTO REVISADO

PARA EVITAR LOS ABORDAJES EN LA MAR

PRELIMINARES

Todos los buques que se hallen en la mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables para los de navegación de altura, deben observar lo prescrito en este Reglamento.

Los buques de vapor que naveguen á la vela y no tengan sus máquinas en movimiento, se considerarán, para la aplicación de este Reglamento, como buques de vela, y aquéllos cuyas máquinas estén en movimiento, lleven ó no aparejo largo, se considerarán como buques de vapor.

En la denominación de *buques de vapor*, se considerarán comprendidos todos los buques cuyo propulsor esté movido por medio de máquina.

En la de *buque que navega*, se considerarán comprendidos los buques que no estén fondeados, ó con amarra á tierra, á un firme ó varados.

REGLAMENTO DE LUCES DE SITUACIÓN, ETC.

La palabra *visible*, cuando en este Reglamento se aplique á luces, significa que éstas son visibles en noche obscura, con atmósfera despejada.

Artículo 1.° Las reglas referentes á luces deben cumplirse en todos tiempos desde la puesta del sol hasta su salida. En este intervalo los buques no dejarán ver al exterior otras luces que puedan confundirse con las que se previenen á continuación.

Art. 2.° Los buques de vapor, cuando naveguen, llevarán:

(a) En el palo trinquete ó á proa de él, y si no tienen palo trinquete en la parte de proa del buque, á una altura sobre la banda que no baje de 6,1 metros; si la manga del buque excediera de 6,1 metros, á una altura que no sea inferior á la manga, sin que en ningún caso sea obligatorio colocarla á más de 12,20 metros de elevación sobre la banda, una luz blanca, brillante, dispuesta en forma tal, que se vea sin interrupción en un arco de 20 cuartas ó rumbos, contados desde la proa hasta dos cuartas á popa del través de cada una de las bandas.

Su intensidad será la necesaria para hacerle visible á una distancia de cinco millas por lo menos.

(b) A estribor una luz verde, dispuesta de tal modo que se vea sin interrupción sobre un arco de horizonte de 10 cuartas ó rumbos, contados desde la proa hasta dos cuartas á popa del través de estribor.

Su intensidad será la necesaria para hacerle visible á una distancia de dos millas á lo menos.

(c) A babor una luz roja, dispuesta de tal modo que se vea sin interrupción sobre un arco de horizonte de 10 cuartas ó rumbos, contados desde la proa hasta dos cuartas á popa del través de babor.

Su intensidad será la necesaria para á una distancia de dos millas por lo menos.

(d) Estas luces de situación, verde y roja, estarán provistas de pantallas colocadas entre la luz y el buque, que salgan por lo menos de 0,91 metros más á proa que las luces, é impidan que éstas se vean desde la roda.

(e) Los buques de vapor, cuando naveguen, podrán llevar una luz blanca adicional, semejante á la mencionada en el párrafo *(a)* de este artículo. Estas dos luces blancas deberán estar colocadas en

el plano longitudinal del buque, y en tal disposición, que una de ellas quede, por lo menos, 4,57 metros más alta que la otra y que la más baja sea la que vaya situada más á proa. La distancia vertical entre estas dos luces será menor que su distancia horizontal.

Art. 3.° Los buques de vapor que remolquen á otro buque, llevarán, además de sus luces de situación de los costados, dos luces blancas, brillantes, colocadas en la misma línea vertical, y distantes una de otra, por lo menos, 1,83 metros.

Cuando remolquen más de un buque, si la longitud del remolque media desde el codaste del remolcador hasta el codaste del último de los buques remolcados de 183 metros, llevará, además de las luces mencionadas, otra adicional blanca y brillante, colocada á 1,83 metros encima ó debajo de las anteriores. Estas tres luces serán de la misma clase que la prevenida en el párrafo *(a)* del art. 2.°, y se colocarán en el sitio asignado á esta última, excepto la adicional del párrafo *(c)* del art. 2.°, que puede llevarse á una altura de la borda que no baje de 4,27 metros.

Los buques de vapor que remolquen á otro buque, pueden llevar una pequeña luz blanca, situa-

da en la cara de popa de la chimenea ó del palo que tenga más á popa, para que el buque remolcado pueda guiarse por ella para gobernar, pero esta luz no deberá verse más á proa del través.

Art. 4.° *(a)* Los buques que por cualquier accidente no puedan gobernar, llevarán:

Durante el día, en el sitio que puedan verse mejor, izarán dos bolas ó cuerpos negros de 0,61 metros de diámetro, colocados en la línea vertical, y á distancia de 1,83 metros, por lo menos, una de otra.

De noche, en el sitio en que pueda verse mejor, y si el buque es de vapor, en el señalado para la luz blanca prescrita en el párrafo *(a)* del art. 2.°, y en lugar de ésta, dos luces rojas, visibles en todas direcciones, colocadas en la misma vertical, y separadas 1,83 metros, por lo menos, una de otra. El alcance de estas luces será de dos millas, por lo menos.

(b) Los buques ocupados en tender ó recoger un cable telegráfico, llevarán en el sitio señalado á la luz blanca del párrafo *(a)*, art. 2.°, y si son de vapor, en lugar de ésta, tres luces situadas en la misma vertical, y distantes una de otra, por lo menos, 1,83 metros. La más baja y la más alta de

estas tres luces serán rojas y la de en medio blanca: deberán verse en todas direcciones y tener un alcance de dos millas por lo menos. De día llevarán en el sitio que puedan verse mejor tres marcas cuyo diámetro no baje de 0,61 metros, colocadas en la misma vertical, y distantes 1,83 metros, por lo menos, una de otra. La más alta y la más baja de estas marcas serán de forma esférica y estarán pintadas de rojo, y la de en medio de forma romboidal (dos pirámides unidas por su base) y pintada de blanco.

(c) Los buques á que se refiere este artículo, no mostrarán las luces de los costados cuando estén parados, pero sí las mostrarán cuando estén en movimiento.

(d) Las luces y marcas que con arreglo á este artículo se deben llevar, sirven para avisar á los demás buques que el que las lleva no es dueño de sus movimientos, y no puede, por tanto, separarse del rumbo de los demás.

Estas señales no son las que debe hacer un buque en peligro ó que necesita auxilio, que están detalladas en el art. 31.

Art. 5.° Los buques de vela que naveguen y los buques remolcados, llevarán las luces preveni-

das en el art. 2.° para los de vapor, excepto las luces blancas que en él se mencionan y que no deben llevar en ningún caso.

Art. 6.° Siempre que las luces de situación verde y roja no puedan fijarse en un sitio, caso que ocurre en los buques pequeños que navegan en malos tiempos, deberán tenerse á mano encendidas y listas para usarlas, y al acercarse ó al acercárseles otro buque, deberán enseñar aquellas luces desde sus correspondientes costados, con la anticipación necesaria para evitar un abordaje, colocándolas de modo que se vean lo mejor posible, cuidando siempre que la luz verde, no se pueda ver desde proa por la banda de babor, ni la roja por la de estribor, y si fuera posible, de modo que ninguna de ellas se vea más de dos cuartas á popa del través de sus respectivas bandas.

Para facilitar y hacer más seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles que las contengan deberán estar pintados exteriormente de igual color que las luces y provistos de sus correspondientes pantallas.

Art. 7.° Los buques de vapor de menos de 40 toneladas, los que naveguen á vela ó remo de menos de 20, ambos tonelajes totales, y las embarca-

ciones menores, no estarán obligados, cuando naveguen, á llevar las luces mencionadas en el artículo 2.°, párrafo *(a)*, *(b)* y *(c)*; pero de no usar aquéllas, estarán obligados á llevar las siguientes:

1. Los buques de vapor de menos de 40 toneladas.

(a) En la parte de proa, en la chimenea ó á proa de ella, en el sitio en que pueda verse mejor y á una altura de la borda que no baje de 2,74 metros, una luz blanca, brillante, colocada en la forma prescrita en el art. 2.° *(a)*, y visible á una distancia de 2 millas por lo menos.

(b) Las luces de situación roja y verde, en sus respectivas bandas y en la forma señalada en el artículo 2.° *(b)* y *(c)*, visibles á una milla por lo menos, ó en lugar de estas luces, un farol con cristales combinados de manera que deje ver una luz roja y otra verde desde la proa hasta dos cuartas á popa del través de sus correspondientes bandas.

Este farol deberá colocarse debajo de la luz blanca, y á una distancia de ella que no baje de 0,91 metros.

2. Los botes de vapor del tamaño de los que suelen llevar los buques de navegación de altura, pueden llevar la luz blanca á menor altura que la

de 2,74 metros sobre la borda, prevenida en este artículo, pero siempre por encima del farol de cristales combinados, mencionado en el párrafo 1.° *(b)*, de este artículo.

3. Los buques de menos de 20 toneladas, cuando naveguen á vela ó remo, tendrán siempre listo y á mano un farol con su luz encendida, que tenga cristal rojo en un lado y verde en el otro. Lo enseñarán siempre al acercarse ó cuando se les acerque otro buque, con tiempo suficiente, para prevenir un abordaje, de tal modo, que la luz verde no se vea desde fuera por babor, ni la roja por estribor.

Las embarcaciones menores, cuando naveguen, ya sea á vela ó remo, tendrán á la mano y encendido un farol de luz blanca, que mostrarán cuando sea preciso y con tiempo suficiente para evitar un abordaje.

Los buques comprendidos en este artículo, no estarán obligados á llevar las luces comprendidas en el art. 4.° *(a)*, y en el último párrafo del artículo 11.

Art. 8.° Las embarcaciones de práctico, mientras presten servicio en su zona, no deben llevar las luces que en este Reglamento se señalan á los de-

más buques; en cambio llevarán en el tope del palo una luz blanca visible en todas direcciones, y mostrarán, además, una ó más luces intermitentes (luces que se enseñan y se ocultan alternativamente) á cortos intervalos, que nunca excederá de quince minutos.

Al acercarse un buque ó á un buque, tendrán sus luces en situación encendidas y listas-mostrándolas á intervalos cortos, para indicar la dirección en que navegan; pero en ningún caso dejarán ver la luz verde por babor ni la roja por estribor.

Las embarcaciones de práctico que atracan á los buques para dejar directamente el práctico á bordo de ellos, pueden mostrar la luz blanca, sin llevarla en el tope del palo, y en lugar de las luces de situación mencionadas en el párrafo anterior, tendrán á mano y listo para usarlo, un farol encendido con un cristal rojo y otro verde, que enseñarán en la forma prevenida en el párrafo anterior.

Cuando los buques de práctico no se hallan prestando servicio en su zona, llevarán las luces asignadas en este Reglamento á los buques de su tonelaje.

Art. 9.° Este artículo se reserva para las reglas

que hayan de observar los botes de pesca, las cuales no están todavía acordadas.

Art. 10. Los buques á quienes alcance otro mostrarán á éste desde la popa una luz blanca ó una luz intermitente.

La luz blanca que se previene en este artículo, puede ir en un farol fijo; pero en tal caso, el farol y sus pantallas estarán dispuestos de tal modo, que la luz se verá sin interrupción sobre un arco de horizonte de 12 cuartas ó rumbos, contadas seis á cada banda, á partir del codaste. La intensidad de esta luz será la necesaria para que sea visible á una distancia de una milla por lo menos, y de ser posible, se procurará que no vaya colocada á mayor altura que las luces de situación de los costados.

Art. 11. Los buques, cuya eslora sea inferior á 45,70 metros, cuando estén fondeados, izarán en la proa, donde se pueda ver mejor, y á una altura que no exceda de 6,10 metros sobre la borda, un farol colocado en forma tal, que deje ver una luz blanca, clara, uniforme y no interrumpida en todas direcciones.

La intensidad de esta luz será la necesaria para que alcance una milla por lo menos.

Los buques fondeados, cuya eslora sea ó exce-

da de 45,70 metros, izarán la luz prevenida en e párrafo anterior, pero á una altura sobre la borda que no baje de 9,10 metros ni exceda de 12,20. Izarán, además, en la popa ó cerca de ella, una luz semejante á la anterior, que no quede más de 4,57 metros por bajo de la luz de proa.

Para los efectos de este artículo, se tomará como eslora de un buque, la que figure en su certificado de arqueo.

Los buques que estén varados en un canal ó en sus proximidades, izarán, además de la luz ó luces de que se ha hecho mención, las dos luces rojas prevenidas en el art. 4.° *(a)*.

Art. 12. Los buques, además de las luces que en este Reglamento se le asignan, cuando lo crean necesario, podrán mostrar para llamar la atención, una luz intermitente, ó hacer uso de una señal detonante, con tal que no puedan confundirse con las señales de auxilio.

Art. 13. En nada se opone lo prevenido en este Reglamento, á que los gobiernos de todas las naciones conserven el derecho de aumentar el número de luces de situación y de señal, en una reunión de dos ó más buques de guerra y en los buques de vela que naveguen en convoy, así como el

de autorizar á los armadores para que sus buques usen las señales de reconocimiento que hayan adoptado, con tal que éstas hayan sido registradas y publicadas.

Art. 14. Cuando un vapor navegue sólo á vela y tenga guindada la chimenea, llevará durante el día á proa, en el sitio en que pueda verse mejor, una bola negra ó señal distintiva de 0,61 metros de diámetro.

Señales fónicas para nieblas, etc.

Art. 15. Todas las señales prevenidas en este artículo para buques en movimiento deben producirse:

1.° En los buques de vapor, con el silbato ó sirena.

2.° En los buques de vela y buques remolcadores, con la bocina de nieblas.

Por sonido prolongado, frase que se usa en este artículo, se entiende un sonido que dure de cuatro á seis segundos.

Los buques de vapor deberán estar provistos de un silbato ó sirena eficaz, á los que se haga sonar por medio de vapor ó de un sustituto de vapor, y estarán instalados de modo que los sonidos que emitan no puedan ser interceptados por nin-

gún obstáculo; tendrán también una bocina de nieblas, á la que se haga sonar por medios mecánicos y una campana eficaz (1).

Los buques de vela de 20 ó más toneladas de tonelaje total, deberán estar provistos de una bocina de nieblas y de una campana semejantes á las anteriores.

En tiempo de nieblas, cerrazón, nieves ó chubascos cerrados en agua, tanto de día como de noche, se harán las señales prevenidas en este artículo en la forma siguiente:

(a) Los buques de vapor que estén en movimiento producirán un sonido prolongado á intervalos que no excedan de dos minutos.

(b) Los buques de vapor que naveguen que tengan su máquina pasada y no lleven salida ó arrancada, producirán á intervalos que no excedan de dos minutos, dos sonidos prolongados con un intervalo aproximado de un segundo entre ambos.

(c) Los buques de vela que naveguen, produci-

---

(1) La campana puede sustituirse por un tambor en los buques otomanos y por un batirtín en las naciones cuyos buques pequeños de mar acostumbran á usar este instrumento.

rán á intervalos que no excedan de un minuto un toque de bocina, si está amurado por estribor, dos sucesivos si está amurado por babor y tres sucesivos si lleva el viento más largo que á la cuadras.

(d) Los buques fondeados repicarán con su campana durante unos cinco segundos, á intervalos que no excedan de un minuto.

(e) Los buques que remolquen á otros, los ocupados en tender ó recoger un cable telegráfico, los que navegando no puedan separarse de la derrota ú otro que se acerque á ellos por carecer de gobierno ó por no poder maniobrar en la forma prescrita en este Reglamento, en lugar de las señales prevenidas en los párrafos *(a)* y *(c)* de este artículo, deberán producir, á intervalos que no excedan de dos minutos, tres sonidos sucesivos, uno prolongado, seguido de dos cortos. Los buques remolcados podrán hacer esta señal, pero no deberán hacer ninguna otra.

Los buques de vela ó embarcaciones de menos de 20 toneladas de tonelaje total no estarán obligados á hacer las señales que se previenen en este artículo; pero de no hacerlas, harán cualquier otra señal fónica eficaz, con intervalos que no excedan de un minuto.

Aminoración de la velocidad en tiempo de niebla, etc.

Art. 16. En tiempo de niebla, cerrazón, nieve ó fuertes chubascos cerrados en agua, todo buque navegará con velocidad moderada, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias y condiciones del momento.

Los buques de vapor cuando oigan aparentemente hacia proa de su través la señal de niebla de otro buque cuya situación no puedan precisar, si las circunstancias del caso lo permiten, pararán su máquina, y después navegarán con el mayor cuidado hasta que haya desaparecido todo riesgo de abordaje.

Reglas de rumbo y gobierno.—Preliminar.—Riesgo de abordaje.

Se puede investigar si hay riesgo de abordaje, cuando las circunstancias lo permitan, observando cuidadosamente las demoras de un buque que se acerca. Si estas demoras no varían en modo apreciable, se puede deducir que existe aquel riesgo.

Art. 17. Cuando los buques de vela lleven rumbos que los acerquen mútuamente, de manera

que corran riesgo de abordarse, uno de ellos se separará de la derrota del otro, con arreglo á los preceptos siguientes:

(a) El buque que lleve el viento largo se separará de la derrota del que lo lleve más escaso.

(b) El buque que vaya ciñendo el viento mura á babor, deberá separarse de la derrota del que lo ciñe por estribor.

(c) Si dos buques navegan con viento largo, pero abierto por distintas bandas, el que reciba el viento por babor se separará de la derrota del buque lo reciba por estribor.

(d) Si dos buques navegan con viento largo, recibiéndolo por la misma banda, el que esté más á barlovento deberá separarse de la derrota del buque que se halle á sotavento.

(e) El buque que navegue viento en popa, se separará siempre de la derrota que siga otro.

Art. 18. Cuando dos vapores se acercan navegando de vuelta encontrada y siguiendo rumbos opuestos ó casi opuestos, de manera que exista riesgo de abordaje, ambos deberán caer sobre estribor, á fin de que cada uno pase por babor del otro.

Este artículo sólo se refiere á los casos en que cada uno de los buques lleva al otro enfilado ó casi

enfilado por la proa al otro; en otros términos cuando cada uno de ellos vea, si es de dia, un palo del otro enfilado ó casi enfilado con los suyos, y de noche, cuando estén situados de manera que cada buque vea á la vez las dos luces de situación colocadas en los costados del otro.

No se aplicará en los casos en que un buque durante el día vea por su proa á otro que cruza su derrota, ni de noche, cuando al presentar el uno la luz roja, vea la luz roja del otro, ó al presentar la verde vea la verde; ni tampoco cuando un buque vea por su proa la luz roja de otro sin ver la verde ó la verde sin ver la roja; ni, por último, cuando un buque vea á la vez la luz verde y la roja de otro, en cualquier dirección que no sea la de la misma proa.

Art. 19. Cuando dos vapores sigan derrotas que se cruzan de modo que fuese de temer un abordaje, el que lleve al otro por estribor debe se pararse de la derrota de éste.

Art. 20. Cuando un buque de vapor y otro de vela naveguen á rumbos tales que fuese de temer un abordaje, el vapor deberá maniobrar para separarse de la derrota que siga el de vela.

Art. 21. Cuando para cumplir alguna de estas

reglas un buque deba separarse de la derrota á otro, este otro no alterará su rumbo ni velocidad.

NOTA. «Cuando por consecuencia de cerrazón ó de otras causas se encuentre un buque tan próximo que no pueda impedirse el abordaje, tan sólo por maniobrar debidamente, hará además cuanto esté en su mano para evitarlo.»

Véanse los artículos 27 y 29.

Art. 22. Los buques que para cumplir algunas de estas reglas deban separarse de la derrota de otro, evitarán, si las circunstancias lo permiten, e cortar la proa de aquél.

Art. 23. Los buques que para cumplir algunas de estas reglas deban separarse de la derrota de otro, al acercarse á él, deberán moderar su velocidad, parar ó ciar, según fuese necesario.

Art. 24. A pesar de cuanto se previene en estas reglas, todo buque que alcance á otro, deberá separarse de a derrota del buque alcanzado.

El buque que se acerque á otro y navegue en la zona comprendida dentro de las seis cuartas á una y otra banda, contadas desde la popa del último, es decir, que se encuentrs en tal situación respecto al buque á quien se acerca, que de noche no pudiese distinguir ninguna de las luces de situa-

ción de sus costados, será considerado como buque que alcanza á otro; y ninguna variación posterior en las demoras de ambos buques, podrá hacer que el buque que alcanza sea considerado como buque que cruza la derrota del otro para la aplicación de estas reglas, ni podrá eximirle del deber de separarse de la derrota del buque alcanzado, en tanto no lo haya pasado y esté próximo de él.

Cuando de día el buque que alcanza no pueda saber siempre con certeza si se halla á proa ó á popa de la posición antes indicada, en caso de duda debe suponer que alcanza al otro buque y separarse de su derrota.

Art. 25. Todo buque de vapor cuando navegue por canales ó pasos angostos, seguirá, si le es posible hacerlo sin peligro, la parte del canal comprendida entre su medianía y la orilla que queda á estribor del buque.

Art. 26. Los buques de vela que naveguen deberán separarse de la derrota de los buques de vela y embarcaciones que estén pescando con redes, aparejos ó artes de arrastre; pero esta regla no da derecho á los buques de pesca para obstruir un canal ó paso que utilicen otros buques que no sean de pesca.

27? Al seguir ó interpretar, deben tenerse en cuenta todos los peligros que ofrece la navegación y los abordajes, así como las circunstancias especiales que puedan obligar á prescindir de estas reglas para evitar su peligro inmediato.

Señales fónicas para buques que se encuentren á la vista

Art. 28. La frase sonido corto, empleada en este artículo, significa un sonido de un segundo de duración.

Cuando un buque de vapor que está á la vista de otro buque cambia de rumbo, con arreglo á las prescripciones de este Reglamento, lo indicará con su silbato ó sirena en la forma siguiente:

Un sonido corto indicará: «Voy á caer sobre estribor».

Dos sonidos cortos: «Voy á caer sobre babor».

Tres sonidos cortos: «Mi máquina está ciando á toda fuerza».

Ningún buque, en ningún caso, dejará de tomar las prescripciones convenientes.

Art. 29. Nada de lo que se prescribe en este Reglamento eximirá á un buque, á su armador, capitán ó tripulación de las consecuencias de un des-

cuido cualquiera respecto á luces, señales y vigías, así como de cualquiera otra precaución que exija la experiencia ordinaria del hombre de mar y las circunstancias especiales de cada caso.

Reservas respecto á Reglamentos de puertos y navegación interior

Art. 30. Nada de cuanto se previene en este Reglamento se opondrá á la aplicación de toda regla especial dictada por la autoridad local competente respecto á la navegación de un puerto, rada, río ó aguas interiores.

Señales de auxilio

Art. 31. Los buques que se hallen en peligro y pidan socorro á otros buques ó á tierra, deberán emplear las señales siguientes, juntas ó separadas:

De día

1. Disparos de cañón ú otra señal determinante, á intervalos aproximados de un minuto.

2. La señal de pedir auxilio que el Código Internacional indica por N. C.

3. La señal para grandes distancias, que con-

siste en una bandera cuadrada con una bola ó cuerpo que se le parezca, colocado encima ó debajo de la bandera.

4. Un sonido continuado producido por cualquier aparato para hacer señales fónicas.

De noche

1. Disparo de cañón ú otra señal detonante, a ntervalos aproximados de un minuto.

2. Una fogata ó llamarada á bordo, como la producida por la combustión de un barril de alquitrán, aceite, etc.

3. Cohetes ó detonaciones que hagan explosión en el aire y arrojen estrellas de luz de cualquier color ó forma, disparados de uno á otro á cortos intervalos.

4. Un sonido continuado producido por cualquier aparato para señales fónicas.

Nota de la Redacción.—El Reglamento que insertamos anteriormente, copiándolo del texto aprobado y revisado por el Ministerio de Marina, viene á sustituir al que estaba en vigor desde 1880, y al que habían prestado su asentimiento Austria-Hungría, Bélgica, Chile, Italia, Países Bajos, Noruega, Dinamarca, Francia, Alemania, Inglaterra, Grecia, Portugal, Prusia, España, Suecia y los Estados Unidos.

Posteriormente á dicha fecha se celebró una conferencia internacional en Washington, motivada por las necesarias reformas que exigía la navegación en lo referente á la previsión de los riesgos de abordajes.

Después de detenido examen se redactó el Reglamento anteriormente transcrito, sometiéndolo á la aprobación de las naciones marítimas. Lo han aceptado hasta la fecha Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Francia, Austria-Hungría, Italia, Rusia, Dinamarca, Chile, Egipto, Portugal, Siam, Perú, Guatemala, Costa Rica, Suecia, Brasil y Grecia.

Se halla pendiente de aprobación en Turquía, Japón, Bélgica y Noruega.

El Gobierno de Rumanía ha aceptado las reglas en principio, y China las adoptará para los buques mercantes y de guerra de tipo extranjero.

Por lo referente á España, el Reglamento está aprobado por Real decreto de 24 de Marzo último, y entrará en vigor, como en todas las naciones convenidas, el día 1.° de Julio próximo.